

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Re Application of: Wolfgang Stadler
Serial No.: 10/624,416
Filed: July 22, 2003
Group Art: Unknown
Examiner: Unknown
Title: *Method for Determining an Estimated Value of a Mass Flow in the Intake Channel of an Internal Combustion Engine*

Mail Stop Amendment
Commissioner for Patents
P. O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Dear Sir:

TRANSMISSION OF CERTIFIED COPY OF PRIORITY DOCUMENT

Applicant encloses a certified copy of the German patent application DE 10102914.4 filed January 23, 2001.

REMARKS

The Commissioner is hereby authorized to charge any fees or credit any overpayment to Deposit Account No. 50-2148 of Baker Botts L.L.P.

If there are any matters concerning this Application that may be cleared up in a telephone conversation, please contact Applicant's attorney at 512.322.2606.

Respectfully submitted,

BAKER BOTTS L.L.P.

Attorneys for Applicant

Bruce W. Slayden II
Reg. No. 33,790

Date: June 23, 2004

Correspondence Address:

Customer No. **31625**

512.322.2606
512.322.8306 (Fax)



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 101 02 914.4

Anmeldetag: 23. Januar 2001

Anmelder/Inhaber: Siemens Aktiengesellschaft, 80333 München/DE

Bezeichnung: Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine

IPC: F 02 D 41/18

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 13. Mai 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'H' followed by a horizontal line.

Hoiß



Beschreibung

Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine

5

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine.

10 Aus der EP 0 886 725 B1 ist ein Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in die Zylinder einer Brennkraftmaschine bekannt. Dabei wird abhängig von einem Messwert eines Massenstroms stromauf einer Drosselklappe in dem Ansaugtrakt, dem Öffnungsgrad der Drosselklappe, der Drehzahl,
15 der Kurbelwelle, einem Messwert des Saugrohrdrucks und weiteren Betriebsgrößen der Brennkraftmaschine der Schätzwert des Massenstroms in die Zylinder der Brennkraftmaschine ermittelt. Dazu ist ein dynamisches Modell des Ansaugtraktes der Brennkraftmaschine vorgesehen. Das dynamische Modell wird im
20 Betrieb korrigiert abhängig von dem Messwert des Massenstroms in den Ansaugtrakt und von einer Differenz eines Messwertes und eines Schätzwertes des Saugrohrdrucks, die einem Regler zugeführt wird und dessen Stellgröße zur Korrektur des dynamischen Modells des Ansaugtraktes eingesetzt wird.

25

Bei bestimmten Lastzuständen der Brennkraftmaschine - insbesondere bei einer Brennkraftmaschine mit vier Zylindern - treten starke Pulsationen der Gasmasse in dem Ansaugtrakt auf, die zu einer starken Verfälschung des Messsignals des
30 Massenstrommessers führen können. Aus der EP 0 886 725 B1 ist es aus diesem Grund bekannt, in diesen Lastzuständen auf eine Korrektur des dynamischen Modells des Ansaugtraktes durch den Messwert des Massenstrommessers zu verzichten. Dies kann jedoch zu einem Verlust an Präzision bei der Ermittlung von
35 Schätzwerten durch das dynamische Modell des Ansaugtraktes führen.

Die Aufgabe der Erfindung ist es, ein Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine zu schaffen, dass auch bei Pulsationen des Massenstroms in dem Ansaugtrakt eine hohe Präzision aufweist.

Die Aufgabe wird gelöst durch die Merkmale des unabhängigen Patentanspruchs. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen gekennzeichnet.

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind anhand der schematischen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Figur 1 eine Brennkraftmaschine mit einer Steuereinrichtung,

Figur 2 ein Blockschaltbild eines für die Erfindung relevanten Teils der Steuereinrichtung

Eine Brennkraftmaschine (Figur 1) umfasst einen Ansaugtrakt 1 mit vorzugsweise einer Drosselklappe 10 und mit einem Motorblock 2, der einen Zylinder 20 und eine Kurbelwelle 23 aufweist. Ein Kolben 21 und eine Pleuelstange 22 sind dem Zylinder 20 zugeordnet. Die Pleuelstange 22 ist mit dem Kolben und der Kurbelwelle 23 gekoppelt.

Ein Zylinderkopf 3 ist vorgesehen, in dem ein Ventiltrieb angeordnet ist mit mindestens einem Einlassventil 30 und einem Auslassventil 31. In dem Zylinderkopf 3 ist ferner ein Kraftstoff-Injektor 33 eingebracht. Alternativ kann der Kraftstoff-Injektor 33 auch im Ansaugtrakt 1 angeordnet sein. Die Brennkraftmaschine ist in der Figur 1 mit einem Zylinder dargestellt. Sie kann jedoch auch mehrere Zylinder umfassen.

Ferner ist ein Abgastrakt 4 vorgesehen, der über eine Abgasrückführung 5 mit dem Ansaugtrakt 1 verbunden ist. In der Abgasrückführung 5 ist ein AGR-Ventil 51 angeordnet, dass zur Einstellung der rückgeführten Abgasmasse vorgesehen ist. Ge-

gegebenenfalls kann in der Abgasrückführung 5 auch ein Massenströmmesser angeordnet sein, der einen Abgasrückführungs-Massenstrom M_{EGR} erfasst.

- 5 Ferner ist eine Steuereinrichtung 6 vorgesehen, der Sensoren zugeordnet sind, die verschiedene Messgrößen erfassen und jeweils den Messwert der Messgröße ermitteln. Die Steuereinrichtung 6 ermittelt abhängig von mindestens einer Messgröße ein oder mehrere Stellsignale, die jeweils ein Stellgerät
- 10 steuern.

Die Sensoren sind ein Pedalstellungssensor 71, der einen Pedalwert des Fahrpedals 7 erfasst, ein Drosselklappenstellungsgeber 11, welcher einen Öffnungsgrad der Drosselklappe

15 10 erfasst, ein Luftmassenmesser 12, der einen Luftmassenstrom erfasst und ein Saugrohrdrucksensor 13, der einen Saugrohrdruck in dem Ansaugtrakt 1 erfasst, ein Temperatursensor 14, der eine Ansauglufttemperatur erfasst, ein Drehzahlsensor 24, der die Drehzahl der Kurbelwelle 23 erfasst, und ein Tem-

20 peratursensor 25, der eine Kühlmitteltemperatur erfasst. Je nach Ausführungsform der Erfindung kann eine beliebige Unter-
menge der genannten Sensoren oder auch zusätzliche Sensoren
vorhanden sein.

- 25 Die Stellgeräte umfassen jeweils einen Stellantrieb und ein Stellglied. Der Stellantrieb ist ein elektromotorischer Antrieb, ein elektromagnetischer Antrieb, piezoelektrischer Antrieb oder ein weiterer dem Fachmann bekannter Antrieb. Die Stellglieder sind als Drosselklappe 10, als Kraftstoff-
- 30 Injektor 33 oder als EGR-Ventil 51 ausgebildet. Auf die Stellgeräte wird im Folgenden mit dem jeweils zugeordneten Stellglied Bezug genommen.

Die Steuereinrichtung 6 ist vorzugsweise als elektronische

35 Motorsteuerung ausgebildet. Sie kann jedoch auch mehrere Steuergeräte umfassen, die elektrisch leitend miteinander verbunden sind, so z. B. über ein Bussystem.

In einem Block B1 (Figur 2) wird ein MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts 1 mit folgender Beziehung ermittelt:

5
$$\text{MAF_MAN} = \text{MAF_MES} + \text{M_EGR} - \text{MAF_CYL}$$

Wobei MAF_MES den Messwert des Massenstroms in den Ansaugtrakt bezeichnet, der von dem Massenstrommesser 12 erfasst wird, M_EGR den Abgasrückführungs-Massenstrom, der entweder
10 durch den Massenstromsensor in der Abgasrückführung 5 erfasst wird oder mittels eines Modells als Schätzwert berechnet wird, und MAF_CYL einen Massenstrom in die Zylinder 2 der Brennkraftmaschine bezeichnen, der vorzugsweise mittels eines dynamischen Modells des Ansaugtraktes ermittelt wird, wie es
15 beispielsweise in der EP 0 886 725 B1 beschrieben ist und deren Inhalt hiermit diesbezüglich einbezogen ist.

In einer Summierstelle S1 wird der Massenstrom MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts 1 additiv korrigiert mit dem Korrekturwert COR, der weiter unten detailliert beschrieben ist.
20

In einem Block B2 wird eine Gasmasse MASS_MAN innerhalb des Ansaugtrakts 1 abhängig von dem korrigierten Massenstrom MAF_MAN_COR durch Integration des korrigierten Massenstroms
25 MAF_MAN_COR über die Zeit ermittelt.

In einem Block B3 wird ein Schätzwert MAP_EST des Saugrohrdrucks mittels der folgenden Beziehung ermittelt:

30
$$\text{MAP_EST} = \frac{R}{VOL} \cdot \text{TIA} \cdot \text{MASS_MAN}$$

Dabei bezeichnen R die allgemeine Gaskonstante, VOL das Volumen des Ansaugtraktes stromabwärts der Drosselklappe bis hin zum Einlass zu den Zylindern der Brennkraftmaschine und TIA
35 die Ansaugluft-Temperatur oder die Temperatur des Massenstroms stromab der Drosselklappe 10.

In einer Summierstelle S2 wird die Differenz des Messwertes MAP_MES und des Schätzwertes MAP_EST des Saugrohrdrucks gebildet. Die Differenz wird dann in einem Block B4 integriert und der integrierte Werte dann zur Summierstelle S3 geführt.

In einem Block B5 wird ein Wert ermittelt, der charakteristisch ist für die Änderung des Messwertes MAP_MES des Saugrohrdrucks. Vorzugsweise wird hierzu in dem Block B5 die zeitliche Ableitung des Messwertes MAP_MES des Saugrohrdrucks ermittelt. Diese ist dann Eingangsgröße eines Kennfeldes, mittels dessen in dem Block B6 ein Korrekturfaktor FAC ermittelt wird. In einer Multiplizierstelle M1 wird die Differenz des Messwertes MAP_MES und des Schätzwertes MAP_EST des Saugrohrdrucks multipliziert mit dem Korrekturfaktor FAC. Dieser Wert wird dann zur Summierstelle S3 geführt und zu dem Integral, dass in dem Block B4 ermittelt wird, hinzu addiert. Dies ergibt dann den Korrekturwert COR.

In einem Block B7 wird abhängig von dem korrigierten Massenstrom MAF_MAN_COR innerhalb des Ansaugtrakts 1, dem Abgasrückführungs-Massenstrom M_EGR und dem Massenstrom MAF_CYL in die Zylinder der Brennkraftmaschine ein Schätzwert MAF_EST des Luftmassenstroms in den Ansaugtrakt der Brennkraftmaschine ermittelt. Dies erfolgt mittels folgender Gleichung:

$$\text{MAF_EST} = \text{MAF_MAN_COR} - \text{M_EGR} + \text{MAF_CYL}$$

Die Blöcke B2, B3, B4, B5, B6 bilden somit einen Regelkreis, dessen Führungsgröße der Messwert MAP_MES des Saugrohrdrucks ist, dessen Regelgröße der Schätzwert MAP_EST des Saugrohrdrucks ist, dessen Stellgröße der Korrekturwert COR ist, der wiederum korrigiert wird mit dem Massenstrom MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts 1 und damit den korrigierten Massenstrom MAF_MAN_COR innerhalb des Ansaugtrakts 1 bildet.

Durch das Multiplizieren der Differenz des Messwertes MAP_MES und des Schätzwertes MAP_EST des Saugrohrdrucks mit dem Korrekturfaktor FAC, der abhängig von der zeitlichen Änderung des Messwertes MAP_MES des Saugrohrdrucks ermittelt wird, ist
5 auch bei Lastzuständen mit starken Pulsationen des Massenstroms in dem Ansaugtrakt eine äußerst präzise Ermittlung des Schätzwertes MAP_EST des Massenstroms in den Ansaugtrakts auf äußerst einfache Art und Weise gewährleistet. Der Korrekturfaktor FAC ist dabei durch Versuche an einem Motorprüfstand
10 oder durch Simulationen vorab ermittelt und in der Kennlinie abgelegt.

Der Schätzwert MAF_EST kann sogar in einer alternativen Ausführungsform ohne den Massenstrom MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts ermittelt werden. Dazu wird einfach der Massenstrom MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts auf den Wert Null
15 gesetzt, was einem Weglassen des Blocks B1 entspricht. So kann also auch vereinfacht ohne die Berechnungen in dem Block B1 ein ausreichend präziser Schätzwert MAF_EST des Massenstroms in den Ansaugtrakt ermittelt werden. Eine Einbeziehung
20 des Blocks B1 hat jedoch den Vorteil, dass durch die Berechnung des Massenstroms MAF_MAN innerhalb des Ansaugtrakts in dem Block B1 eine grobe Arbeitspunktbestimmung für den Regelkreis im Sinne einer Vorsteuerung erfolgt und somit schneller
25 ein präziser Schätzwert MAF_EST des Massenstroms in den Ansaugtrakt zur Verfügung gestellt wird, was insbesondere bei einem dynamischen Fahrbetrieb der Brennkraftmaschine ein wesentlicher Vorteil ist.

30 Die Berechnung des Integrals des Messwertes MAP_MES und des Schätzwertes MAP_EST des Saugrohrdrucks hat den Vorteil, dass eine höhere stationäre Genauigkeit des Schätzwertes MAF_EST gewährleistet ist. Sie kann jedoch in einer einfacheren Ausführungsform ebenso weggelassen werden.

7

Der Schätzwert MAF_EST des Massenstroms kann dann zur weiteren Berechnung von Stellsignalen für Stellglieder der Brennkraftmaschine oder auch zur Diagnose eingesetzt werden.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine, bei dem
5 ein Messwert (MAP_MES) eines Saugrohrdrucks die Führungsgröße eines Regelkreises ist, die Regelgröße ein Schätzwert (MAP_EST) des Saugrohrdrucks ist, der abhängig von der Stellgröße des Regelkreises ermittelt wird, und die Stellgröße abhängig von der Differenz des Schätzwertes (MAP_EST) und eines
10 Messwertes (MAP_MES) des Saugrohrdrucks und abhängig von der zeitlichen Änderung des Messwertes (MAP_MES) des Saugrohrdrucks berechnet wird und bei dem der Schätzwert (MAP_EST) des Massenstroms in den Ansaugtrakt (1) berechnet wird abhängig von der Stellgröße.
- 15 2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellgröße berechnet wird durch Multiplizieren der Differenz des Schätzwertes (MAP_EST) und des Messwertes (MAP_MES) des Saugrohrdrucks mit einem Korrekturfaktor (FAC), der abhängig von der zeitlichen Änderung des Messwertes (MAP_MES)
20 des Saugrohrdrucks ermittelt wird.
3. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Korrekturfaktor (FAC) aus einer
25 Kennlinie ermittelt wird.
4. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellgröße korrigiert wird abhängig von einem Messwert (MAP_MES) des Luftmassenstroms.
- 30 5. Verfahren nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stellgröße abhängig von dem Integral der Differenz des Schätzwertes (MAP_EST) und des Messwertes (MAP_MES) des Saugrohrdrucks ermittelt wird.

Zusammenfassung

Verfahren zum Ermitteln eines Schätzwertes eines Massenstroms in den Ansaugtrakt einer Brennkraftmaschine

5

Ein Messwert (MAP_MES) eines Saugrohrdrucks ist die Führungsgröße eines Regelkreises. Die Regelgröße ist ein Schätzwert (MAP_EST) des Saugrohrdrucks, der abhängig von der Stellgröße des Regelkreises ermittelt wird. Die Stellgröße wird abhängig

10

von der Differenz des Schätzwertes (MAP_EST) und eines Messwertes (MAP_MES) des Saugrohrdrucks und abhängig von der zeitlichen Änderung des Messwertes (MAP_MES) des Saugrohr-

drucks berechnet. Ein Schätzwert (MAF_EST) des Massenstroms in den Ansaugtrakt (1) wird abhängig von der Stellgröße berechnet.

15

Figur 2

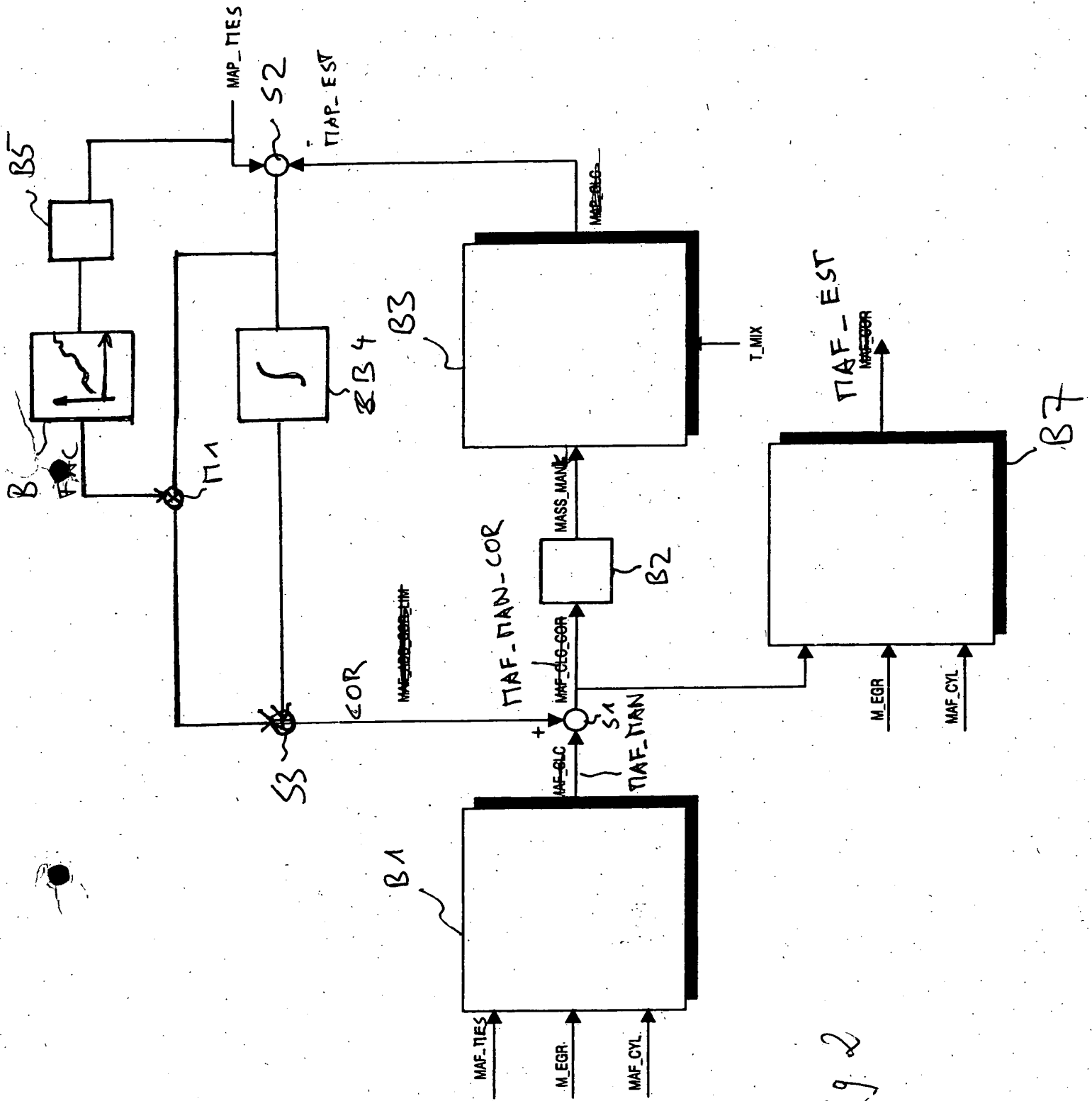
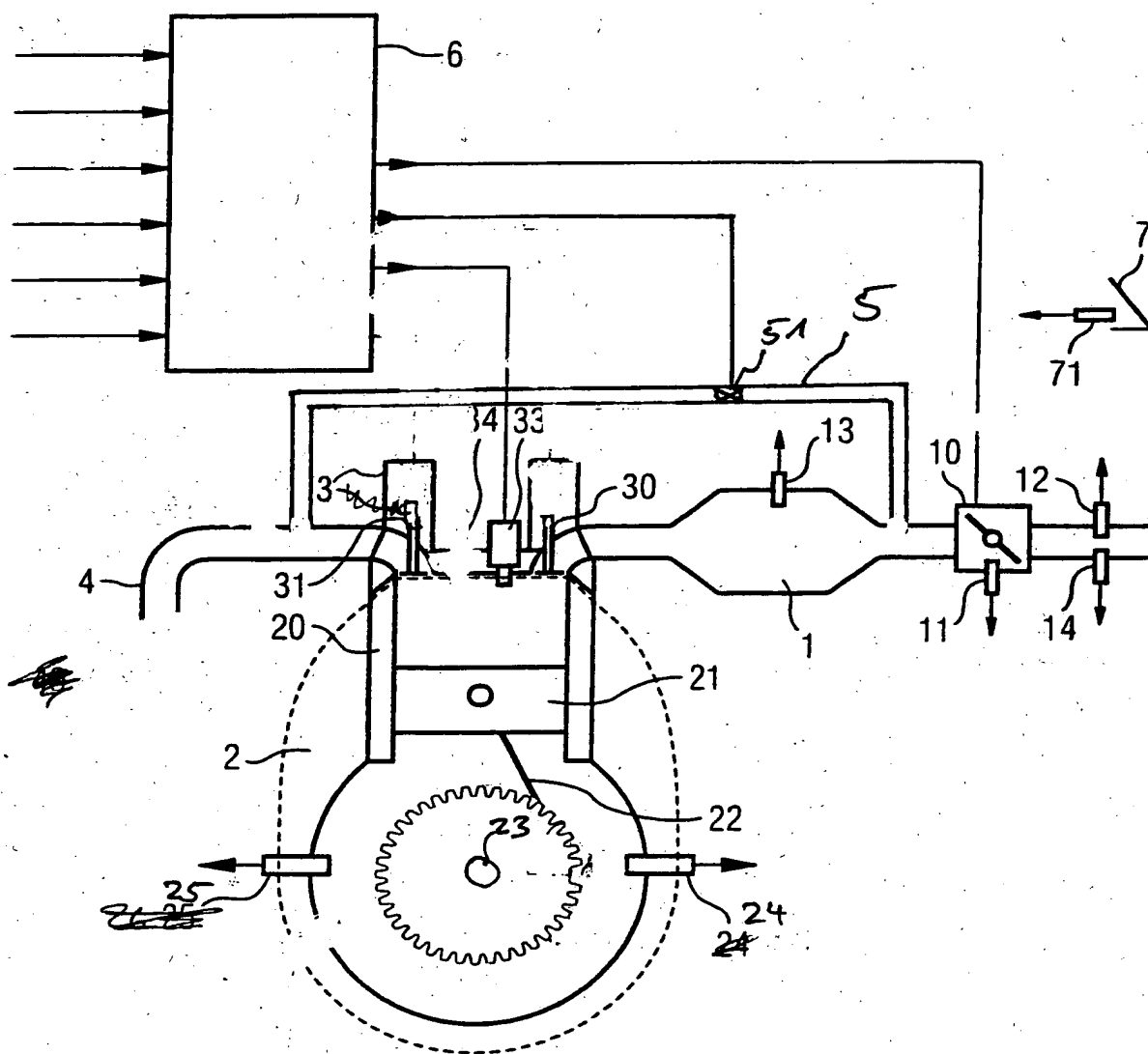


Fig 2

FIG 1



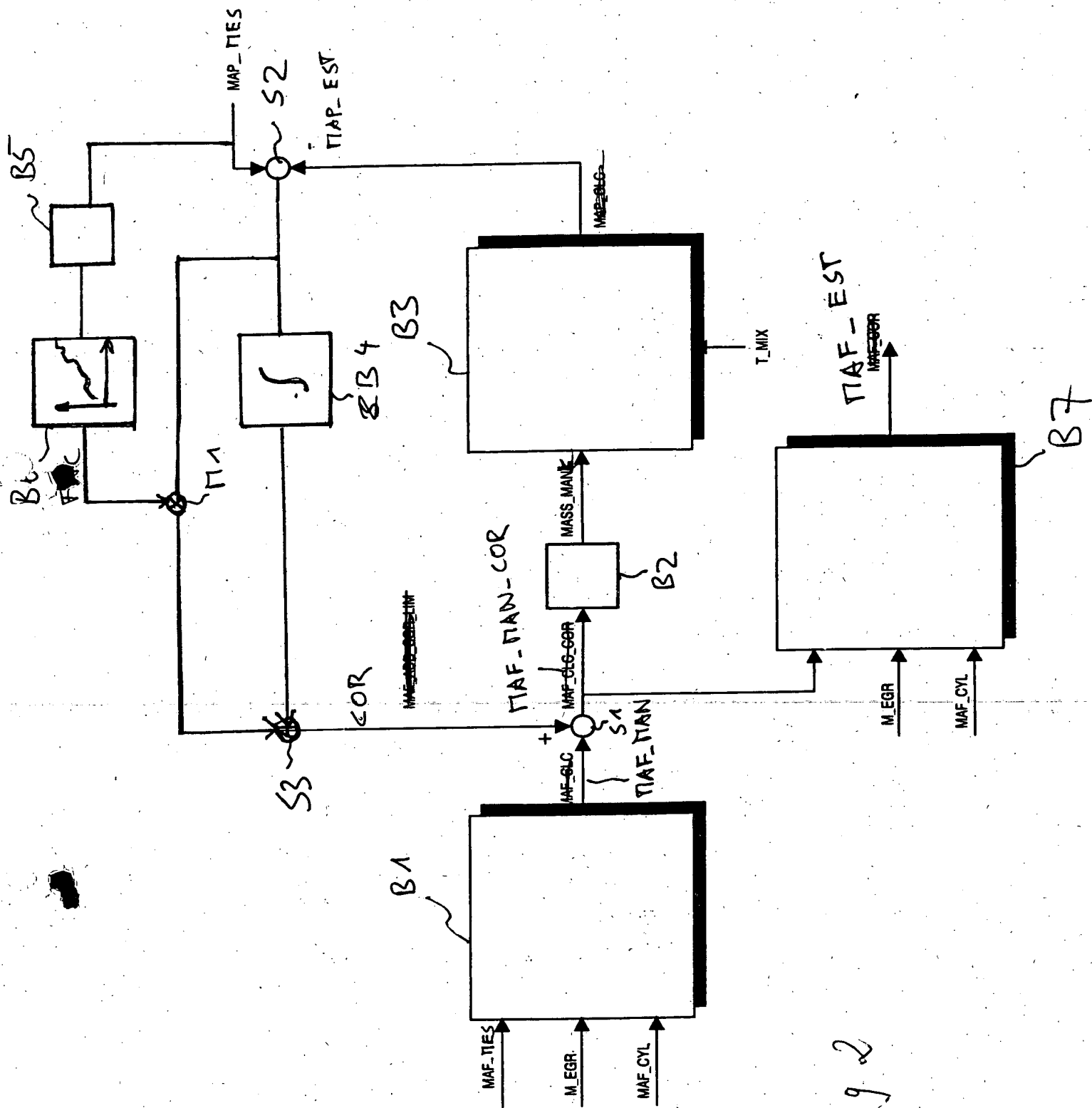


Fig 2